

Kirstin Buchinger, Claire Gantet, Jakob Vogel (Hg.)

Europäische Erinnerungsräume

Kirstin Buchinger, Dr. phil., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Freien Universität Berlin. *Claire Gantet*, Dr. phil., ist Historikerin an der Universität Paris I – Panthéon Sorbonne und Privatdozentin an der Freien Universität Berlin. *Jakob Vogel* ist Professor für Geschichte Europas und des europäischen Kolonialismus an der Universität zu Köln.

Campus Verlag
Frankfurt/New York

Gedruckt mit Unterstützung des Bureau de coopération universitaire/CCCL de Berlin, des Centre Marc Bloch, Berlin, des Frankreichzentrums der Freien Universität Berlin sowie der Mission Historique Française en Allemagne, Göttingen



Centre Marc Bloch

Centre franco-allemand de recherche en sciences sociales
Deutsch-Französisches Forschungszentrum für Sozialwissenschaften

Mission
Historique Française en Allemagne

Freie Universität



Berlin

Frankreichzentrum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-593-38865-6

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2009 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier.

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.campus.de

Reisen in die Vergangenheit: Eisenbahn und Erinnerung im späten Zarenreich

Frithjof Benjamin Schenk

»Was ist Russland?« [*Čto takoe Rossija?*] – Diese programmatische Frage steht am Anfang des Reiseberichts von Pavel Aleksandrovič Kruševan aus dem Jahr 1896, der sich Mitte der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts aus der weißrussischen Stadt Minsk auf den Weg nach Moskau machte, um von dort in südlicher Richtung ans Schwarze Meer weiterzureisen.¹ Kruševan (1860–1909), Journalist und Publizist adeliger Abstammung aus dem Gouvernement Bessarabien, war ein überzeugter russischer Nationalist und Patriot. Seinen Reisebericht verstand er zweifelsohne als Traktat nationaler Erbauung. Dem Text stellte er ein kurzes Zitat aus der berühmten Rede Ernest Renans aus dem Jahr 1882 »Qu'est-ce qu'une nation?« voran, in dem dieser die Nation als »geistiges Prinzip« definiert, das auf der »Pflege tradiertter Erinnerungen« und auf dem Wunsch seiner Bewohner »in Gemeinschaft zu leben« basiere. In einer Zeit, in der nicht nur der russische Nationalismus immer weitere Kreise zog, sondern gleichzeitig die Nationalbewegungen der anderen Ethnien des Vielvölkerreiches den Zusammenhalt des imperialen Staates zunehmend in Frage stellten, wollte Kruševan den Wunsch der Untertanen des Zaren, weiter »in Gemeinschaft zu leben«, mit seinen – zum Teil radikal antisemitischen – Texten bestärken. Diesem Ziel sollte auch der Bericht über seine Reise durch die Weiten Russlands dienen, »unsere große Heimat«, über »die wir so wenig wissen.«²

Die erste Strecke der 8.000 Werst³, die vor ihm lagen, legte Kruševan mit der Eisenbahn zurück. Die Fahrt auf dem Perron des Waggons durch die sommerliche Nacht beflügelte die Phantasie des Reisenden und führte seine Gedanken in die Tiefenschichten des russischen kollektiven Gedächtnisses:

»Der Zug eilt durch den Wald, seine Räder holpern monoton über die Nahtstellen der Gleise. Aus weiter Ferne wirft das Echo den Klang des aufeinander schlagenden Metalls zurück. Die Kiefern und Tannen verwandeln sich zu wundersamen Schattenfiguren. [...] Mir scheint, als blickten mich aus dem dichten Nebel die Geheimnisse der Vergangenheit an.

Uralte Gottheiten, die vor langer Zeit von den Menschen hier angebetet wurden, steigen aus der Dunkelheit in schwer zu erfassenden Formen empor... Perun, Svjatovit, Radagast, Dažd'bog, Stribog, Veles, Živa, Lada... ein ganzer Reigen heidnischer Götter, allesamt der naiven Phantasie des Menschen entsprungen, der sich nach Gott sehnte und versuchte, diesen zu finden. – Der Zug rattert durch die endlose Sarmatische Tiefebene, gefolgt von der geisterhaften Welt der alten slavischen Stämme: Poljaner, Severjaner, Derevljaner, Radimiči, Dregoviči, Kriviči... Manchmal scheint es, als sähe ich Schilde, Pfeile und einen ganzen Wald von Speeren, als hörte ich einen wilden, kriegerischen Schrei... Man möchte kaum glauben, dass die Vergangenheit und die Gegenwart ununterbrochen miteinander verbunden sind, dass der heutige Mensch, der auf diesem Zug von der Allmacht des technischen Fortschritts davongetragen wird und der sich im Anblick der wilden Geister der Vergangenheit selbst wie ein Gott fühlt, von diesen [Ahnen] abstammt und deren Taten fortsetzt...«⁴

Reisen und Erinnern waren für Kruševan zwei Praktiken, die eng miteinander verflochten und aufeinander bezogen sind. In der europäischen Tradition adeliger Bildungsreisender aus dem 18. Jahrhundert führte der russische »Tourist« – wie sich Kruševan selbst bezeichnete – eine kleine Bibliothek an Reiseführern, Nachschlagewerken und landeskundlicher Literatur mit im Gepäck, die ihn über die Geschichte der von ihm durchquerten Gegenden informierten. Anders als die Reisenden des »Grand Tour« zog es den Patrioten aus Bessarabien jedoch nicht zu den Erinnerungsorten der klassischen Antike und Renaissance in Italien oder an die Fürstenhöfe in Frankreich, sondern an die Schauplätze der »eigenen«, russischen Vergangenheit. In Anlehnung an Ernest Renans Nationskonzept galt es für ihn, »tradierte Erinnerungen« des Landes aufzuspüren und der patriotischen russischen Leserschaft im Gedächtnis zu bewahren.

Pavel Kruševan war nicht der einzige Untertan des russländischen Kaisers, der sich in der Zeit der fortschreitenden Vernetzung des Landes durch die Eisenbahn auf Erkundungsreise im eigenen Land machte. Die Ausbreitung des Schienennetzes über den europäischen und seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts auch über die asiatischen Teile des Zarenreiches beförderte nicht nur den Waren- und Güterverkehr innerhalb des Landes. Auch die Mobilität der Bevölkerung nahm seit der Einweihung der ersten russischen Fernbahn zwischen Sankt Petersburg und Moskau im Jahre 1851 deutlich zu. Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn machte so für viele Menschen die territoriale Größe und die geographische sowie ethnische Vielfalt des Zarenreiches erstmals persönlich erfahrbar.

In welchem Maße das Reisen mit der Eisenbahn in Russland im langen 19. Jahrhundert auch Praktiken kollektiver Erinnerung beförderte, ob die Er-

¹ Kruševan (1896).

² Ebd., S. IX.

³ Werst = altes russisches Längenmaß. Eine Werst entspricht 1,06 Kilometern.

⁴ Kruševan (1896), S. 4.

schließung des Landes durch die moderne Infrastruktur auch zur Konsolidierung eines national russischen oder imperial russländischen Erinnerungsraumes beitrug, soll im Rahmen dieses Artikels angedacht und diskutiert werden. Dabei sollen vor allem zwei Quellengattungen in den Blick genommen werden: Zum einen Reiseführer, die speziell für Passagiere des neuen Verkehrsmittels entwickelt wurden und zum anderen das Schienennetz selbst sowie ausgewählte Bahnhofsbauten, die auf ihre Qualität als Projektionsfläche kollektiver Erinnerungen befragt werden.⁵

I. Reiseführer und Erinnerung

Eisenbahn und Erinnerung zusammen zu denken, scheint auf den ersten Blick ein etwas ungewöhnliches Unterfangen zu sein. Schon den Zeitgenossen des »Jahrhunderts der Eisenbahn« galt das neue Verkehrsmittel eher als Zeichen der Zukunft – sei sie positiv als »Ära des Fortschritts« oder negativ als Apokalypse gewendet. Während die Fürsprecher des Dampfrosses von der Überwindung des Raumes und der Zeit durch die Kräfte des menschlichen Geistes träumten, verschrien seine Gegner die Eisenbahn als »Werkzeug des Teufels«. Dies ist jedoch nur die eine Seite der Medaille. Tatsächlich waren die Praxis der Reise bzw. Fahrt mit der Eisenbahn im 19. Jahrhundert eng mit Strategien und Projekten kollektiver Erinnerung verbunden.

»Die Fahrt mit der Eisenbahn über längere Distanzen«, so ein Rezensent eines Reiseführers im russischen Fachorgan *Das Eisenbahnwesen* [*Železnodorožnoe delo*] im Jahre 1898, sei aufgrund der Fülle der Eindrücke, die auf den Reisen einströmen, »körperlich äußerst ermüdend« und führe zu »geistiger Niedergeschlagenheit«. Eine Eisenbahnfahrt hinterlasse für gewöhnlich keinerlei Spuren in der Erinnerung des Reisenden, und wenn, dann nur an »zufällige Begegnungen mit Bekannten oder an unbedeutende Szenen aus dem turbulenten Bahnhofsleben«. Die Landschaft [*mestnost*], die der Reisende durchquert, sei für diesen kaum interessanter, als »irgendein stummes Panorama [*nemaja panorama*] oder eine geografische Landkarte. Das Leben, das in der von der Eisenbahn durchquerten Region pulsiert, bzw. deren Geschichte bleibt für den Passagier häufig fern und unbekannt. Das historische Gedächtnis [*isto-ričeskie vospominanija*] und die Überlieferungen aus grauer Vorzeit fallen so all-

5 Die folgenden Ausführungen reflektieren Überlegungen aus dem Kontext eines größeren Forschungsprojektes über die Geschichte der Organisation bzw. Transformation sozialer Räume im Eisenbahnzeitalter in Russland (Habitationsprojekt an der LMU München).

mählich dem Vergessen anheim bzw. verwandeln sich in [tote] Verwahrungsmasse wissenschaftlicher Bibliotheken und Archive, anstatt im Gedächtnis der Massen lebendig zu sein und als geistiges Band zwischen der Gegenwart und Vergangenheit zu wirken.«⁶ Die Fahrt mit der Eisenbahn, so die Argumentation, entkopple den Menschen vom Raum, den dieser durchquert. Der Blick durch das Fenster des Abteils produziere im Kopf des Betrachters ein zweidimensionales Bild der Landschaft, dem die entsprechende (historische) Tiefe fehlt.⁷ Um dieses »Bild, das vor dem Passagier vorbeifliegt [*mel'kajušaja kartina*] zu beleben, um den Fahrgast in das soziale Geschehen der vom Zug durchfahrenen Gegend zu integrieren«, hätten, so der Rezensent, mehrere Eisenbahngesellschaftlichen Reisebegleiter [*sputniki*] bzw. Reiseführer [*putevoditeli*] herausgegeben, die darauf abzielen, »die graue Vorzeit dem Vergessen zu entreißen«.⁸

Reiseführer sind für erinnerungshistorische Forschungsansätze ganz besonders spannende Quellen, da sie sich in aller Regel sowohl für historische als auch für geographisch-räumliche Zusammenhänge der beleuchteten Gegenden, Länder und Städte interessieren.⁹ Geschichte und Raum sind in diesen Handbüchern, zwei eng aufeinander bezogene Größen. Da Reiseführer nicht nur für die vorbereitende Lektüre einer Fahrt in eine unbekannte Gegend, sondern gleichzeitig für das Lesen *vor Ort* konzipiert wurden, kommt ihnen eine große Bedeutung für die Einschreibung bestimmter Erinnerungsmuster im Gedächtnis mobiler Zeitgenossen und für die Kartierung entsprechender Erinnerungsräume zu. Allerdings sind Reiseführer alles andere als eine homogene Quellengattung. Handbücher für die Eisenbahnreise bilden dabei eine eigene Untergruppe. Anders als zum Beispiel Reisebegleiter für ein ganzes Land, liefern sie Informationen nur zu jenen Städten und Sehenswürdigkeiten, die in Reichweite entsprechender Schienenstränge liegen. In der Vorstellungswelt der Leser werden Erinnerungsräume abgesteckt, deren Markierungen weniger die historische Bedeutung bestimmter Orte reflektieren, als deren geographische Nähe zum Verkehrsweg der Eisenbahn.

In einem der ältesten russischen Eisenbahnreiseführer, dem *putevoditel'* der Nikolaj-Bahn aus dem Jahre 1858, fehlt zum Beispiel eine historische Abhandlung über die altherwürdige Handelsstadt Novgorod, deren Geschichte viel weiter zurück reicht als die eines jeden anderen Ortes auf der Strecke zwischen den beiden Hauptstädten und die noch im 19. Jahrhundert eine wichtige Station auf der Poststraße von Petersburg nach Moskau markierte.¹⁰ Als Kaiser

6 Illjustrirannyje sputniki i putevoditeli (1898).

7 Zur Entstehung des panoramatischen Blicks: Schivelbusch (2002), S. 51–61.

8 Illjustrirannyje sputniki i putevoditeli (1898).

9 Koshar (1998).

10 Putevoditel' po Nikolaevskoj železnoj doroze (1858).

Nikolaus I. auf Anraten seiner Verkehrsingenieure in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts beschloss, die Eisenbahn von der Neva an die Moskva zur Minimierung der Kosten und der Reisezeit auf kürzestem Wege zu bauen und Novgorod östlich zu umgehen, bedeutete dies für die Handelsstadt in mehrfacher Hinsicht einen herben Schlag. Nicht nur die Kaufleute am Volchov waren zunächst von dem wichtigen Verkehrsweg abgeschnitten, der mittelalterlichen Stadt drohte gleichzeitig das Schicksal endgültiger Provinzialisierung. Ein Indikator dafür war zum Beispiel die Tatsache, dass Novgorod im Erinnerungsrepertoire entsprechender Eisenbahnführer nicht mehr auftauchte. An seine Stelle rückten Orte, die es vor dem Bau der Schienenwege noch gar nicht gegeben hatte, wie zum Beispiel das Eisenbahnerstädtchen Bologoe, wo sich die Schnellzüge aus Petersburg bzw. Moskau auf halber Strecke trafen.¹¹

In Bologoe, das vor dem Bau der Bahnlinie noch niemand kannte, hatten die Bauherren der Nikolaj-Bahn einen Bahnhof »erster Kategorie« mit einem herrschaftlichen Restaurant errichten lassen. Diesen unwirtlichen Haltepunkt im Niemandsland der Eisenbahntrassen adelte Leo Tolstoj in seinem Roman Anna Karenina zu einem neuen russischen Erinnerungsort von besonderem Bekanntheitsgrad. Auf dem Bahnsteig von Bologoe gesteht Graf Wronskij im Schneesturm der nach Sankt Petersburg reisenden Anna seine Liebe. Hier nimmt das Unglück der Romanheldin, die sich am Ende der Erzählung aus Verzweiflung vor einen Zug werfen sollte, unaufhaltsam seinen Lauf.¹²

Auch wenn sich nicht mehr genau zurückverfolgen lässt, an welchen Vorbildern sich die Verfasser der ersten Reiseführer für Eisenbahnpassagiere in Russland orientierten, so ist es sehr wahrscheinlich, dass diese Bücher sich von entsprechenden Werken aus Westeuropa und den USA inspirieren ließen. Um die Jahrhundertwende war das Angebot an Eisenbahn-Reiseführern auf dem russischen Buchmarkt bereits relativ groß. Exemplarisch soll im Folgenden ein Werk etwas genauer in den Blick genommen werden, das eine erinnerungshistorische Besonderheit unter den russischen Eisenbahnführern darstellt: der *putevoditel'* der Alexander-Bahn [*Aleksandrovskaja železnaja doroga*], herausgegeben zum 100. Jahrestag des »Vaterländischen Krieges« gegen Napoleon im Jahre 1912.¹³ Dass just zu diesem Schienenstrang im Jubiläumsjahr der Schlacht von Borodino ein eigener Reiseführer erschien, hatte zwei Gründe. Zum einen führte die Strecke der Alexander-Bahn von Moskau nach Brest-Litovsk durch jene Gegenden im Westen des Russischen Reiches, die 1812 Napoleons »Armee der zwanzig Sprachen« – auf dem Vor- wie auf dem Rückmarsch – durch-

11 *Iljustrirannyj putevoditel' po Nikolaevskoj železnoj doroge* (1914), S. 79.

12 Tolstoj (1984), Bd. 1, S. 154–158.

13 *Putevoditel' po Aleksandrovskoj železnoj doroge* (1912).

quert hatte. Zum anderen war die staatliche Bahngesellschaft im Jahr 1912 auf den Namen des ruhmreichen Zaren Alexander I. getauft worden, unter dessen Oberbefehl die russischen Streitkräfte den Sieg gegen den Kaiser der Franzosen davongetragen hatten. Hundert Jahre später war an die Stelle der einstigen französisch-russischen Rivalität die Koalition und Freundschaft der beiden Staaten getreten. An die Gefechte von damals konnte nun mit einem zweisprachigen, russisch-französischen Reiseführer erinnert werden, dessen erste Seite ironischerweise eine Werbung für ein Parfum mit dem Namen »Zum Gedenken an Napoleon« [*Pamjat' Napoleona*] schmückt. Der Band, der Reiseführer, Geschichtsbuch und geographischer Leitfaden der Strecke in einem ist, richtete sich speziell an Geschichtstouristen, die sich aus Interesse an den Sehenswürdigkeiten der tangierten Gegenden auf die Reise mit der Eisenbahn machten. Im Abschnitt über die Gegend von Borodino findet sich beispielsweise ein Hinweis darauf, dass sich alle historischen Orte der Schlacht von 1812 bequem im Rahmen eines Tagesausfluges von Moskau besichtigen lassen.¹⁴ Gleichzeitig diente der Band auch der Selbstdarstellung der Bahngesellschaft, die sich auf den ersten Seiten des Führers als wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen mit einem Jahresumsatz von über 20 Millionen Rubel (und einem Gewinn von rund 6,8 Millionen Rubel) preisen lässt.¹⁵

Wie andere Eisenbahn-Reiseführer entfaltet auch der *putevoditel'* der Alexander-Bahn vor den Augen des Lesers ein Landschaftspanorama in das die entsprechende Regionalgeschichte gleichsam eingebettet ist. Das Narrativ folgt einer imaginären Eisenbahnreise von Moskau gen Westen. In einem ersten Teil werden knapp die durchfahrenen Gegenden in geografischer, ethnografischer und ökonomischer Hinsicht vorgestellt. Nach einem kurzen historischen Überblick über den Verlauf des Vaterländischen Krieges folgt im Hauptteil des Buches die detaillierte Beschreibung jener Städte und Dörfer, die die Eisenbahn auf ihrer Fahrt von Moskau nach Brest passierte. Der Reiseführer begleitet den Blick des Passagiers, der »aus dem Fenster des Waggons« auf der rechten bzw. linken Seite des Bahndamms verschiedene Sehenswürdigkeiten entdecken kann. Das Narrativ der Raumwahrnehmung folgt der Fahrtrichtung, die Lokalisierung der einzelnen Orte orientiert sich an der Koordinatenachse des Schienenstrangs bzw. an den entsprechenden Entfernungsangaben in Werst von Moskau aus betrachtet. Besondere Beachtung wird jenen Gebäuden und Orten geschenkt, die sich mit Ereignissen des Vaterländischen Krieges verknüpfen lassen. So hebt der Reiseführer beispielsweise hervor, dass im Peter-Palast, vier Werst vor den Toren Moskaus, Napoleon nach dem Brand

14 Ebd., S. 130.

15 Ebd., S. 6–10.

der Hauptstadt im Jahr 1812 Quartier bezog. Besonders auffallend ist die enge Verknüpfung von historischer und gegenwartsorientierter Beschreibung im Text. So heißt es zum Beispiel in einer Passage über die Strecke vor der Station Borodino:

»Nachdem wir den Bahnhof von Možajsk verlassen haben, passiert der Schienenstrang 106 Werst von Moskau entfernt das Dörfchen Kukarino, das aus dem Fenster des Waggons auf der rechten Seite gut zu sehen ist. Hier hat Napoleon am 27. August 1812 nach der Schlacht von Borodino sein Nachtlager aufgeschlagen. Danach geht es weiter nach Borodino, das 114 Werst von Moskau entfernt ist. Der Warenumsatz dieses Bahnhofs beträgt 1.100.000 Pud pro Jahr.«¹⁶

Der letzte Satz holt den Betrachter, dessen Gedanken gerade bei den ermüdeten Truppen Napoleons an den Lagerfeuern von Kukarino weilten, in die Realität des 20. Jahrhunderts zurück. Wie andere Eisenbahn-Reiseführer der Zeit, entwirft auch der *putevoditel'* der Alexander-Bahn kein romantisches Gemälde einer Geschichtslandschaft in das sich der Reisende selbstvergessen vertiefen kann. Die Erinnerungsorte, die in dem Begleitbuch Erwähnung finden, sind eingebettet in eine Landesbeschreibung des »hier und heute«, in der Angaben zu den Mengen der an den Bahnhöfen jährlich umgeschlagenen Waren genauso gehören wie der Hinweis, welche Stationsgebäude angesichts des stetig wachsenden Personenverkehrs bald aus allen Nähten zu platzen drohen.

Insgesamt umreißt der Reiseführer einen Erinnerungsraum mit einer starken regionalen, bzw. lokalen Prägung. Durch den konkreten Ortsbezug der historischen Ausführungen entsteht vor dem inneren Auge des Lesers das Bild vom Verlauf des Vaterländischen Krieges, der sich nicht in den »Weiten« der Geschichte des Russischen Reiches, sondern an konkreten Plätzen – in Reichweite der später errichteten Moskau-Brest-Eisenbahn – abgespielt hatte. Das Territorium des Imperiums war durch die Eisenbahn in einer ganz neuen Art und Weise erfahrbar geworden. Die für die Passagiere entwickelten Handbücher waren nun darum bemüht, dem zweidimensionalen Bild der am Waggonfenster vorbeiziehenden Landschaft eine historische Tiefe zu verleihen, und den Betrachter in die diachrone Betrachtung des gemeinsamen Erinnerungsraumes zu integrieren. Der große Rahmen der National- bzw. Imperialgeschichte trat bei einer solchen Betrachtung allerdings in den Hintergrund. Geschichte und Raum wurden zur Größen von Erkundungstouren an die authentischen Schauplätze des Geschehens *vor Ort*.

¹⁶ Ebd., S. 112. – *Pud* ist ein altes russisches Gewichtsmaß. Ein Pud entspricht 16,38 kg.

II. Eisenbahn und Bahnhof als Erinnerungsort

Die Alexander-Bahn ist nicht nur ein gutes Beispiel dafür, wie Reisehandbücher für Eisenbahnpassagiere versuchten, den Passagieren ein Verständnis der Geschichte jener Regionen zu vermitteln, die vor den Fenstern der Waggons stumm vorbeizogen. Am Beispiel der Bahnstrecke zwischen Moskau und Brest lässt sich auch gut beobachten, in welchem Maße das neue Verkehrsmittel auch selbst als Projektionsfläche und Medium bestimmter Erinnerungsmuster genutzt wurde. Als Träger des Namens von Zar Alexander I. fungierte die Bahn seit ihrer Umbenennung im Jahre 1912 in übertragener Hinsicht auch als ein durch die westlichen Gouvernements des Reiches gestrecktes Denkmal aus Stahl und Holz für den »Befreier Europas«. Die Tatsache, dass im Bahnhofsgelände von Borodino auch ein »Museum des Jahres 1812« unterhalten wurde, verstärkte noch die gedankliche Verknüpfung von Verkehrsweg, Vaterländischem Krieg und dem verehrten Zaren Alexander.¹⁷ Die Idee, eine Eisenbahnstrecke im würdigen Andenken nach einem bestimmten Herrscher zu taufen, war Anfang des 20. Jahrhunderts indes alles andere als neu. In Russland trug bereits seit 1855 die Bahn von Sankt Petersburg nach Moskau den Namen Nikolaus' I., unter dessen Regentschaft das Zarenreich in den dreißiger und vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts ins Eisenbahnzeitalter aufgebrochen war. An Nikolaus I. erinnerte seit 1855 auch der Name des Petersburger Kopfbahnhofs in dessen Innenräumen sich auch ein Denkmal für den »Gendarm Europas« befand.

Die Eisenbahn galt in Russland wie auch in anderen Ländern Europas oder den USA als explizit modernes Verkehrsmittel und Inbegriff des Fortschritts. Als symbolische Orte waren Bahnhöfe zunächst eindeutig positiv besetzt. Die Gebäude für den Passagierverkehr wurden aufwändig gestaltet und entwickelten sich schnell zu belebten und viel frequentierten öffentlichen Orten. Es kann daher kaum erstaunen, dass die Gebäude und Vorplätze der großstädtischen Bahnhöfe auch in Russland als besonders geeignete Orte für Herrscherdenkmäler angesehen wurden. In Petersburg errichtete man Nikolaus' I. im Jahre 1904 auf dem Vorplatz der Station der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn (Witebsker Bahnhof) ein weiteres Monument in Bahnhofsnähe. Fünf Jahre später ließ Nikolaus II. auf dem Znamenskaja-Platz vor dem Petersburger Bahnhof der Nikolaj-Bahn ein wuchtiges Reiterdenkmal für seinen Vater, Alexander III., einweihen. An diese Tradition knüpften auch die Bolschewiki nach der Oktoberrevolution an, als sie 1926 vor dem Finnländischen Bahnhof ein großes Lenin-Denkmal errichteten. 1949 bzw. 1967 statteten sie in Lenin-

¹⁷ Ebd., S. 128.

grad auch den Warschauer- und den Moskauer Bahnhof mit Monumenten für den verehrten Parteiführer aus.¹⁸

Beim Bau der ersten russischen Eisenbahnlinien orientierte sich die Zarenregierung eng an ausländischen Vorbildern. Es kann daher kaum erstaunen, dass die im Zarenreich errichteten großstädtischen Bahnhöfe auch dem in Westeuropa und Amerika entwickelten Typus der modernen Passagierstation folgten. Bereits der älteste Bahnhof auf dem europäischen Kontinent, die Crown Street Station in Liverpool, die 1830 in Betrieb genommen wurde, zeichnete sich durch eine Zweiteilung des Gebäudes mit einer überdachten Bahnsteighalle und einem der Stadt zugewandten Bau mit den Kassen, Wartesälen und Diensträumen der Bahnverwaltung aus.¹⁹ Architekturgeschichtlich entwickelten sich diese beiden Gebäudeteile in den folgenden Jahrzehnten in unterschiedliche Richtungen. Während die Bahnsteighallen von den zukunftsorientierten Eisenbahningenieuren als Experimentierfeld immer neuer und aufwendigerer Konstruktionen – erst aus Holz, seit Mitte der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts auch aus Stahl und Glas – entdeckt wurden, galt für die Gestaltung der Außenfassaden der Bahnhofsgebäude bis in die 1920er Jahre das eherne Gesetz historisierender Gestaltung. Hier eröffnete sich für Architekten mit einer Vorliebe für ästhetischen Eklektizismus ein weites Betätigungsfeld.

Einer der ersten Bahnhöfe, der dem städtischen Raum eine Fassade in historischer Gestalt zuwandte, war die nach Plänen des Architekten Philip Hardwick gestaltete Euston Station in London, die 1839 fertig gestellt wurde. Der Bau mit seinem gewaltigen Portikus dorischer Säulen weckte Assoziationen mit einem griechischen Tempel und wurde schon von den Zeitgenossen als Sensation empfunden.²⁰ Der Rückbezug auf die Bauformen der Antike war jedoch nur eine Spielart des Historismus in der europäischen Bahnhofsarchitektur des 19. Jahrhunderts. Andere Architekten orientierten sich bei der Gestaltung ihrer Gebäude an gotischen Kathedralen, romanischen Klöstern, Palästen der Renaissance oder italienischen Villen. Diese Maskierung der modernen Maschinenwelt der Bahnhöfe war einerseits Ausdruck einer zeitgenössischen architektonischen Mode. Nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Theater, Museen, Parlamente und andere öffentliche Gebäude gestaltete man in Europa im 19. Jahrhundert wiederholt im Rückgriff auf tradierte Baustile. Dabei galt bis ins frühe 20. Jahrhundert die Goldene Regel, dass nur ein Gebäude mit historisierendem Gewand der dort beherbergten Institution ein würdiges und respektables Zuhause bieten könne. Andererseits lassen sich die Vorschläge

der Architekten, Bahnhofsgebäude nach dem Vorbild historischer Bauten zu gestalten, aber auch als Reflex auf die Angst vieler Zeitgenossen vor den Folgen einer zu sprunghaften Modernisierung interpretieren. Die Eisenbahn wurde von vielen Menschen als *das* Symbol des anbrechenden Maschinenzeitalters wahrgenommen, das die tradierten Lebensverhältnisse in fast jeder Beziehung verändern sollte. Der »historische Fetischismus« in der Bahnhofsarchitektur des 19. Jahrhunderts mag auch dem Wunsch der Menschen nach einer »vorsichtigen Dosierung von Tradition und Neuerung« entsprochen haben.²¹

Die ästhetische Konvention, großstädtische Bahnhöfe als repräsentative Gebäude mit historisierendem Äußeren zu gestalten, hatte auch in Russland Gültigkeit. Die ältesten aus Stein errichteten Bahnhöfe Sankt Petersburgs, die Stationen der Carskoe-Selo- und der Nikolaj-Bahn, die beide in den späten vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts von dem russischen Architekten Konstantin Ton errichtet wurden, präsentierten sich dem Passagier zum Beispiel mit Fassaden, die an Bauwerke der italienischen Renaissance erinnerten.²² Alexander Krakau, der Baumeister des 1857 in Betrieb genommenen Baltischen Bahnhofes in Sankt Petersburg, orientierte sich bei seinem Entwurf eng am Vorbild des Pariser Gare de l'Est (1852), dessen Architekt François Duquesney bei der Fassadengestaltung selbst auf Stilelemente der Renaissance und der Romanik zurückgegriffen hatte.²³ Die Kopie europäischer Baustile hatte in der Architekturgeschichte Sankt Petersburgs bekanntermaßen Tradition. Seit der Regentschaft Peters des Großen sollte das Bauen nach westlichen Mustern auch den Wunsch und den Anspruch des Zarenreiches auf Zugehörigkeit zur europäischen Völkerfamilie zum Ausdruck bringen. Der Rückgriff auf historische Stilelemente, die der russischen Tradition selbst fremd waren, zielte, wenn man so will, auch auf die gedankliche Integration des Landes in einen gesamteuropäischen Erinnerungsraum, ab. Russische Bahnhofsbauten der ersten Generation weckten bei den Betrachtern somit Assoziationen, die weit über die Grenzen des Zarenreiches hinaus wiesen. Das Gebäude des Moskauer Bahnhofs in Sankt Petersburg mit seiner symmetrischen Fassade und seinem zentralen Uhrturm erinnerte zum Beispiel nicht nur seinen Architekten, sondern bereits auch Zeitgenossen an Rathausbauten in Westeuropa.

Neue Möglichkeiten räumlich-symbolischer Referenz in der Sprache der Bahnhofsarchitektur ergaben sich gegen Ende des 19. Jahrhundert in der Blütezeit so genannter »nationaler« Baustile. Die Beschwörung einer »nationalen«

18 Schenk (2007), S. 151–153.

19 Meeks (1956), S. 28; Richards/MacKenzie (1986), S. 20; Dethier (1980), S. 6f.

20 Ebd. (1956), S. 39–41.

21 Dethier (1980), S. 7.

22 Bogdanov (2004), S. 37, 101–103; Kirikov (2005), S. 238f.

23 Ebd. (2004), S. 151.

Architektur im 19. Jahrhundert, sei sie deutscher, russischer oder anderer Spielart, hatte wenig mit der Freilegung »authentischer« historischer Wurzeln und viel mit Strategien einer »invention of tradition« sowie mit dem Bemühen zu tun, gegenwärtige nationale Interpretationsmuster in eine vornationale Zeit zu übertragen. Gerade dies macht »nationale Architektur« jedoch für Historiker, die sich mit der Entstehung von Erinnerungsräumen befassen, zu einem besonders interessanten Untersuchungsgegenstand.

In Russland, das hinsichtlich der Suche nach seinen eigenen nationalen Architekturformen, den anderen Ländern Europas kaum nachstand, wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht nur zahlreiche Kirchen im so genannten »neorussischen Stil« errichtet. Auch andere Gebäude, wie Wohnhäuser oder Bahnhöfe erhielten in dieser Zeit ein »nationales« Gesicht. Bei der Gestaltung der Fassaden von Eisenbahnstationen stellte sich den Architekten nicht nur die Frage, in welcher Zeit man nach baulichen Zitate für die eigenen Entwürfe suchen soll, sondern auch in welchen geographischen Regionen. Der architektonische Eklektizismus in seiner nationalen Ausprägung bot die sagenhafte Möglichkeit, Bahnhofsgebäude als Collage historisch und regional spezifischer Elemente und dadurch als Schaufenster der entsprechenden Gegenden zu gestalten. Als ein besonders anschauliches Beispiel für den Versuch, einen solchen Plan in die Praxis umzusetzen, kann der Neu- bzw. Umbau des Jaroslavskij-Bahnhofs in Moskau gelten, den der Architekt Fjodor Ossipovič Šechtel' 1902 – 1904 realisierte.²⁴

Der alte Bahnhof der Moskau-Jaroslavl'-Archangel'sk-Bahn, ein schlichter Bau mit klassizistischen Elementen aus dem Jahr 1862, der als das »nördliche Stadttor« des Moskauer Eisenbahnknotens galt, drohte gegen Ende des 19. Jahrhunderts aus allen Nähten zu platzen. Wie andere großstädtische Bahnhöfe in Europa, musste die Station am Kalančevskaja-Platz, an dem auch die Terminale der Nikolaj- und Rjazan-Bahn lagen, um die Jahrhundertwende einem vergrößerten Neubau weichen. Nach dem Wunsch des Leiters der Bahngesellschaft, die seit Anfang 1902 in staatlichem Besitz war, sollte der Bahnhof in Moskau die Geschichte jener Orte widerspiegeln, die durch den in nördlicher Richtung verlaufenden Schienenstrang und dessen Zweigbahnen verbunden wurden. All diese Linien, so N. Kazakov in einem Schreiben an das Verkehrsministerium in Sankt Petersburg von Anfang 1903, »verbinden Moskau mit Städten, an die sich Erinnerungen sowohl an herausragende historische Persönlichkeiten des staatlichen und gesellschaftlichen Lebens als auch an wichtige Ereignisse der Geschichte russländischer Staatlichkeit knüpfen.«²⁵

²⁴ Petuchova (2005), S. 73–85.

²⁵ *Moskovsko-Jaroslavsko-Archangel'skaja železnaja doroga*, 1.137.

Als Beispiele werden in der Denkschrift unter anderem das Dreifaltigkeitskloster in Sergiev Posad sowie die Städte Rostov Velikij, Jaroslavl', Vologda und Archangel'sk angeführt. Die Stadt Jaroslavl', so der Eisenbahningenieur Kazakov in seinem Schreiben, sei beispielsweise im 11. Jahrhundert von Fürst Jaroslav, einem »direkten Nachfahren Rjuriks und Sohns des Heiligen Vladimir« gegründet worden.

»Hier sammelte sich im Jahre 1612 das Gefolge um Fürst Požarskij, das von dort auf die Befreiung Moskaus [von polnischen Truppen] ansetzte. 1613 empfing Jaroslavl' Michail Fedorovič, den ersten aus dem Hause der Romanovs gewählten Zaren [...], der hier vor seiner Reise nach Moskau das Verklärung Christi-Kloster besuchte«.

Aus dem kurzen historischen Abriss müsse man, so Kazakov, die Schlussfolgerung ziehen, »dass sich die Frage nach dem Stil der Fassade [des Bahnhofsgebäudes] von ganz alleine beantwortet: dieser muss nördlich-russisch und historisch-national geprägt und dabei auch an die Architektur von Klöstern angelehnt sein.«²⁶ Aus der Sicht des Eisenbahners erfüllte der Entwurf Šechtel's alle diese Kriterien. Die vorgeschlagene Fassade sei im »russischen Stil gestaltet und den Klöstern und Kirchen der nördlichen Region, das heißt Bauten des 16. Jahrhunderts in den Gouvernements Oloneck, Vologda und Archangel'sk nachempfunden. [...] Der Giebel über dem Eingang des Vestibüls erinnert an den Eingang des Erlöser-Klosters in Jaroslavl'«.²⁷

Šechtel' hat die Idee des Bahnhofs als Stadttor, das dem Besucher und Passagier den Weg in ferne, unbekannte Gegenden eröffnet, in seinem Bau eindrucksvoll umgesetzt. Die Fassade der Passagierstation mit ihren zwei ungleichen, festungsartigen Ecktürmen und ihrem gewaltigen Eingangsportal präsentiert sich nicht nur als Mosaik verschiedener Architekturzitate des russischen Nordens. Das Äußere des Gebäudes zieren zudem die Wappen der Städte Moskau, Jaroslavl' und Archangel'sk sowie Ornamentbänder und Gitter mit Motiven aus Flora und Fauna der Tundra und Taiga. Im Inneren wurden die Besucher von ausgedehnten Wandgemälden auf die Landschaften des russischen Nordens eingestimmt, die der Künstler Konstantin Alekseevič Korovin für die Allrussländische Kunst- und Industrieausstellung in Nižnij Novgorod im Jahre 1896 geschaffen hatte.²⁸ Die Reise des Malers und seines Kollegen Valentin Aleksandrovič Serov in die Gegend von Archangel'sk, bei der die Skizzen für diese Landschaftsbilder entstanden, hatte der Eisenbahnmagnat und Kunstmäzen Savva Ivanovič Mamontov finanziert, der sich auch um den Bau der Schienenverbindung nach Archangel'sk verdient gemacht hatte.

²⁶ Ebd., 1.137 ob.

²⁷ Ebd., 1.138.

²⁸ Petuchova (2005), S. 84.

III. Eisenbahn und Erinnerung

Eisenbahn und Erinnerung sind nur auf den ersten Blick zwei schwer miteinander vereinbare Themenfelder. In dem eindrucksvollen Bahnhofsgelände von Šechtel', der sich dem Besucher als Erinnerungsort und Spiegel der Geschichtsregion des russischen Nordens in einem präsentierte, scheint sich ein Kreis von Eisenbahnbau, territorialer Erkundung und künstlerisch-historischer Reflexion zu schließen. Hier eröffneten sich dem Zeitgenossen in der Tat nicht nur Verkehrswege in bislang schwer erreichbare Landesteile, sondern auch neue Zugänge zur Geschichte der Region. Die Grenzen des abgesteckten Imaginationsraumes waren aber auch hier eng an den Einflussbereich der entsprechenden Bahnlinie geknüpft. Auch wenn im 19. Jahrhundert die Eisenbahn in Russland maßgeblich zur verkehrstechnischen Erschließung und territorialen Konsolidierung des gesamten Landes beitrug, und die ersten Bahnhofsbauten symbolische Brücken in europäische Architekturlandschaften schlugen, so bewegten sich die Passagiere auf den einzelnen Strecken gedanklich noch lange innerhalb der Grenzen regionaler Erinnerungsräume.

Quellen

- Illjustrirannyj putevoditel' po Nikolaevskoj železnoj doroge* [Illustrierte Reiseführer der Nikolaj-Bahn] (1914), Petrograd.
- Illjustrirannye sputniki i putevoditeli po železnym dorogam* [Illustrierte Reisebegleiter und Reiseführer für die Eisenbahnen] (1898), in: *Železnodorožnoe delo* [Das Eisenbahnwesen] 17, Heft 47–48, S. 613.
- Kruševan, Pavel (1896), *Čto takoe Rossija?* [Was ist Russland?], Moskau.
- Moskovsko-Jaroslavsko-Archangel'skaja železnaja doroga. Linija Moskva–Jaroslavl'. K fasadu prestraivaemago passažirskago zdanija na stancii Moskva Jaroslavskaja, [Moskauer-Jaroslavl'-Archangel'sker Eisenbahn. Zur Fassade eines angebauten Gebäudes für Fahrgäste an der Station Moskva Jaroslavskaja], in: *Rossijskij Gosudarstvennyj Istoričeskij Archiv* (RGLA), fond 229, opis 4, ed. chr. 524, 1.137–1.138.
- Putevoditel' po Aleksandrovskoj železnoj doroge (Moskva–Brest)*. Izdan k 100-letnemu jubileju Otečestvennoj vojny 1812 goda [Reiseführer der Alexander-Bahn (Moskau–Brest), herausgegeben zum 100. Jubiläum des Vaterländischen Krieges von 1812] (1912), Moskau.
- Putevoditel' po Nikolaevskoj železnoj doroge ot S.-Peterburga do Moskvy i obratno* [Reiseführer auf der Nikolaj-Bahn von Sankt Petersburg nach Moskau und zurück] (1858), St. Petersburg.
- Tolstoj, Leo N. (1984), *Anna Karenina*, Bd. 1, Frankfurt/M.

Literatur

- Bogdanov, I. A. (2004), *Vokzaly Peterburga* [Die Bahnhöfe Sankt Petersburgs], St. Petersburg.
- Dethier, Jean (1980), Der Bahnhof. Ein neuer Turmbau zu Babel, in: Centre Georges Pompidou, Paris/Jean Dethier/Staatlichen Kunsthalle Berlin (Hg.), *Die Welt der Bahnhöfe*, Berlin (West), S. 6–10.
- Kirikov, Boris (2005), *Arhitekturnye pamjatniki Sankt-Peterburga* [Architekturdenkmäler St. Petersburgs], St. Petersburg.
- Koshar, Rudy (1998), »What ought to be seen«. Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe, in: *Journal of Contemporary History* 33, Heft 3, S. 323–340.
- Meeks, Carroll L. V. (1956), *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven.
- Petuchova, Nina (2005), *Ploščad' trech vokzalov. Arhitekturnaja biografija* [Der Platz der drei Bahnhöfe. Eine architektonische Biografie], St. Petersburg.
- Richards, Jeffrey/ MacKenzie, John M. (1986), *The Railway Station. A Social History*, Oxford.
- Schenk, Frithjof Benjamin (2007), »Bahnhöfe: Stadttore der Moderne«, in: Karl Schlögel/ Frithjof Benjamin Schenk/Markus Ackeret (Hg.), *Sankt Petersburg. Schauplätze einer Stadtgeschichte*, Frankfurt/M., S. 141–157.
- Schivelbusch, Wolfgang (2002), *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, 2. Aufl., Frankfurt/M.